II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 27. Juli 1994

in einem Verfahren nach Artikel 85 EG-Vertrag und nach Artikel 53 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum

(Sache Nr. IV/34.518 — ACI)

(Nur der englische und der französische Text sind verbindlich)

(94/594/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (1), geändert durch die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf Artikel 5,

nach der Veröffentlichung des wesentlichen Inhalts der betreffenden Vereinbarungen (2) gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68,

nach dem Beschluß der Kommission vom 27. Mai 1993, erhebliche Zweifel im Sinne von Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 geltend zu machen,

unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung (3), die den beteiligten Dritten Gelegenheit gab, auf das Vorhaben der Kommission zu reagieren, die Vereinbarung gemäß Artikel 26 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 freizustellen,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen im Bereich Verkehr,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I. SACHVERHALT

A. Anmeldung

(1) Die Kommission erhielt am 13. November 1992 von British Railways Board (BR), Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) und Intercontainer (IC) einen Antrag gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 auf Erklärung der Nichtanwendbarkeit des Artikels 2 derselben Verordnung auf zwei von ihnen geschlossenen Vereinbarungen.

B. Vertragsparteien

(2) Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarungen sind BR und SNCF zwei öffentlichrechtliche Eisenbahnunternehmen, deren Haupttätigkeit im Erbringen von Leistungen im Eisenbahngüter- und Reiseverkehr besteht, und die dafür über eigene Traktionsmittel verfügen.

(1) ABl. Nr. L 175 vom 23. 7. 1968, S. 1.
(2) ABl. Nr. C 57 vom 27. 2. 1993, S. 5.
(3) ABl. Nr. C 115 vom 26. 4. 1994, S. 5.

(3) IC ist ein kooperatives Gemeinschaftsunternehmen, das 24 Eisenbahnunternehmen gehört, darunter BR und SNCF, und auf den kombinierten Gütertransport in Europa spezialisiert ist.

(4) Fret Manche Europe (FME) ist eine von SNCF und IC gebildete französische wirtschaftliche Interessenvereinigung.

(5) Allied Continental Intermodal Services Limited (ACI) ist ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem BR, SNCF und IC mit jeweils 25 %, 25 % und 50 % beteiligt sind.

C. Besonderheiten des Bereichs des kombinierten Verkehrs

(6) Im Bereich des kombinierten Güterverkehrs verkaufen die Eisenbahnunternehmen Beförderungsleistungen, außer in sehr wenigen Ausnahmen bei großen Sendungen, nicht unmittelbar an die Verlader.

(7) Die Operateure des kombinierten Verkehrs, gegebenenfalls Tochtergesellschaften von Eisenbahnunternehmen, gestalten die kombinierten Verkehrsleistungen und verkaufen an die Verlader. Diese Operateure sind Verkehrsunternehmen, die über spezifisches Material wie zum Beispiel: Umschlaggeräte und Spezialwagen verfügen. Sie kontaktieren ihre Kundschaft, führen die Beförderung mit vollständigen Zügen oder einzelne Beförderungen durch, erledigen die Verwaltungs- und Zollformalitäten beim Überschreiten der Grenzen und gewährleisten den Empfang der Ladungen bei der Ankunft.

(8) Für ihre Leistungen müssen die Operateure allerdings die Traktionsleistung und den Zugang zu den Infrastrukturen von den Eisenbahnunternehmen kaufen, die diese als einzige bereitstellen können.

D. Referenzmarkt

(9) Referenzmarkt ist der Markt des internationalen Verkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Europäischen Kontinent, für Güter, die in einem selben Behälter ohne Entladung der Güter reisen ; der Behälter kann ein Straßenfahrzeug, ein Container oder ein Wechselbehälter sein.

(10) Solange es keinen Kanaltunnel gab, erfolgten diese Beförderungen über Lastkraftwagen oder Eisenbahnzüge bis zu einem Seehafen und wurden dort vor einer weiteren Beförderung auf dem Land von einem Schiff übernommen.

(11) Nach der Öffnung des Kanaltunnels können diese Beförderungen durchgeführt werden :

— durch Lastkraftwagen, die die von Eurotunnel betriebenen Pendelverkehrsdienste nutzen ;

— durch Lastkraftwagen, die die Dienste einer Reederei nutzen ;

— durch internationale Züge, die einen Terminal im Vereinigten Königreich mit einem Terminal auf dem Kontinent verbinden.

E. Vereinbarungen

(12) ACI ist am 2. September 1992 von BR, SNCF und IC gegründet worden, um die Gelegenheiten zu nutzen, die sich durch die Kanaltunnelöffnung für den Güterverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent bieten, der in Straßenfahrzeugen, Containern, Wechselbehältern, Sattelaufliegern oder anderen für den intermodalen Verkehr geeigneten Ladeeinheiten erfolgt.

(13) Den Vertragsparteien zufolge ist ACI auf dem Markt ebenso wie IC als intermodaler Operateur beteiligt, und BR und SNCF werden als Lieferer der Traktionsmittel auf einer anderen Ebene als ACI beteiligt sein.

(14) ACI wird sich im wesentlichen auf den Verkauf von Eisenbahndienstleistungen im intermodalen Verkehr von „Terminal zu Terminal" spezialisieren. ACI wird auch bestimmte Nebendienstleistungen übernehmen, insbesondere die Lieferung von Wagen, Handling-Dienstleistungen in den Terminals, Zollabfertigung und Wagenpool-Management für andere Organisationen.

(15) Zunächst werden die Strecken das Vereinigte Königreich mit Orten in Italien, Spanien, der Schweiz, Österreich, Deutschland und Frankreich verbinden. Über weitere Strecken wird der ACI-Vorstand entscheiden.

(16) Vorgesehen ist, daß ACI seine Dienstleistungen als Großhändler an alle interessierten Kunden, in erster Linie aber an die Transithändler und die intermodalen und integrierten Operateure, einschließlich der miteinander verbundenen europäischen Eisenbahnunternehmen verkauft.

(17) Die Laufzeit der ACI-Vereinbarung entspricht der Laufzeit der Vereinbarung vom 29. Juli 1987 zwischen Eurotunnel, BR und SNCF über die Bereitstellung eines Teils der verfügbaren Fahrplantrassen im Kanaltunnel, das heißt 55 Jahre. Die Laufzeit dieser Vereinbarung kann allerdings durch Vereinbarung der Parteien reduziert werden oder wenn eine der Parteien die Kontrolle des gesamten ACI-Kapitals übernimmt.

(18) Die zweite Vereinbarung von ACI, BR und FME ist eine Vereinbarung über die Wagenlieferung, derzufolge sich BR und FME verpflichten, ACI spezielle Niederflurwagen für die Beförderung von Gütern in Behältern bereitzustellen. BR und FME haben 1993 720 derartige Wagen zu liefern und 1994 1 200 (eine Option ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen die Erhöhung dieser Zahl auf 1 800). Außerdem will BR bis zu 2 000 dieser Spezialwagen erwerben, während SNCF 300 derartige Wagen besitzt.

(19) Für seine Tätigkeit wird ACI bei FME und BR in Übereinstimmung mit den allgemeinen Bedingungen der Vereinbarung über die Wagenlieferung Wagen mieten oder, falls dies nicht ausreicht, nach jeder, von ACI für angemessen gehaltenen Art und Weise.

(20) ACI beabsichtigt einen langfristigen Überschuß an Wagen in nachstehender Reihenfolge unterzuvermieten :

1. an die Wagenlieferanten dieselbe Zahl an Wagen, die sie an ACI zur Verwendung auf den Kanaltunnelstrecken geliefert haben ;

2. an andere Operateure des intermodalen Verkehrs zur Verwendung auf den Kanaltunnelstrecken ;

3. an die Wagenlieferanten zur Verwendung auf anderen Strecken als den Kanaltunnelstrecken dieselbe Zahl an Wagen, die sie ACI bereitgestellt haben ;

4. an andere Operateure des intermodalen Verkehrs zur Verwendung auf anderen Strecken als den Kanaltunnelstrecken.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Anwendbare Rechtsvorschriften

(21) Bei der Anmeldung haben die Vertragsparteien eine Erklärung der Nichtanwendbarkeit des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 gemäß Artikel 5 dieser Verordnung beantragt.

Aus den in ihrer Entscheidung 93/174/EWG der Kommission [1] über eine gemeinsame Tarifstruktur im kombinierten Güterverkehr dargelegten Gründen ist die Kommission der Ansicht, daß die Bestimmungen des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags im Bereich des Landverkehrs gelten. Die in Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 begründete Gewährung von Freistellungen wird hingegen durch Artikel 12 der genannten Verordnung geregelt, der ein Widerspruchsverfahren vorsieht. Die betreffende Vereinbarung kann Auswirkungen auf dem Gebiet des Europäischen Wirtschaftsraumes haben ; daher ist Artikel 53 des EWR-Abkommens ebenfalls anwendbar.

B. Begriff der Vereinbarung zwischen Unternehmen

(22) ACI ist eine Gesellschaft, deren Kapital zu 50 % von IC und zu jeweils 25 % durch die beiden Eisenbahnunternehmen BR und SNCF kontrolliert wird. Der Verwaltungsrat setzt sich aus zwei Vertretern von BR, zwei Vertretern von SNCF und vier Vertretern von IC zusammen. Seine Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der Mitglieder gefaßt ; nur für die wichtigsten Entscheidungen ist die Zustimmung eines Vertreters der drei Muttergesellschaften erforderlich. Der Vorsitzende wird im Rotationsverfahren aus dem Kreis der Mitglieder des Verwaltungsrats für zwei Jahre ernannt.

(23) Es ist also festzustellen, daß BR, SNCF und IC gemeinsam ACI kontrollieren, das ein gemeinsames Unternehmen im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über die Beurteilung kooperativer Gemeinschaftsunternehmen nach Artikel 85 des EWG-Vertrags [2] darstellt.

(24) ACI entwickelt seine Tätigkeiten auf dauerhafte Art und Weise und wird alle Funktionen einer autonomen Wirtschaftseinheit übernehmen.

(25) Festzustellen ist allerdings, daß die Gründungsunternehmen Intercontainer und in gewissem Maße BR und SNCF sich nicht vollständig und ständig vom ACI-Markt zurückziehen. BR und SNCF bleiben vorrangig auf einem vorgelagerten Markt tätig, dem Markt der unerläßlichen Eisenbahndienstleistungen, die die Eisenbahnunternehmen den Operateuren des kombinierten Verkehrs verkaufen.

(26) Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, daß das betreffende gemeinsame Unternehmen eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens von unabhängig bleibenden Unternehmen zum Ziel und zur Folge hat.

(27) ACI stellt somit ein kooperatives Gemeinschaftsunternehmen dar, das in den Anwendungsbereich des Artikels 85 EG-Vertrag fällt.

[1] ABl. Nr. L 73 vom 26. 3. 1993, S. 38.

[2] ABl. Nr. C 43 vom 16. 2. 1993, S. 2.

C. **Wettbewerbseinschränkungen**

a) *Einschränkungen des Wettbewerbs zwischen den Gründern und Auswirkungen gegenüber Dritten*

(28) IC ist ein mit dem Verkauf internationaler Dienstleistungen im kombinierten Verkehr vertrauter Operateur des kombinierten Verkehrs. Ohne größere Probleme könnte dieses Unternehmen deshalb allein intermodale Verkehrsleistungen zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent erbringen, indem es die unerläßlichen Eisenbahnleistungen bei den Eisenbahnunternehmen kauft.

(29) BR und SNCF verfügen über die technischen und finanziellen Mittel, um jeweils einzeln Dienstleistungen auf demselben Markt wie ACI zu erbringen.

(30) BR und SNCF können somit einen potentiellen Wettbewerb auf diesem Markt ausüben, um so mehr, als aufgrund von Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates [1] die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Eisenbahnunternehmen jetzt ein Recht auf Zugang zur Infrastruktur der anderen Mitgliedstaaten zum Zweck des Betriebs internationaler kombinierter Verkehrsleistungen im Güterverkehr haben.

(31) Indem die Vermarktung dieser Dienstleistungen einer gemeinsamen Einheit übertragen wird, heben BR, SNCF und IC allerdings diesen Wettbewerb auf oder schränken ihn beträchtlich ein, der unter ihnen herrschen könnte, wenn sie einzeln dieselben Leistungen erbrächten.

(32) IC ist einer der wichtigsten Operateure des kombinierten Verkehrs in Europa. BR und SNCF behalten eine beherrschende Stellung auf dem Markt der Lieferung der für die Operateure des kombinierten Verkehrs unerläßlichen Eisenbahnleistungen im Vereinigten Königreich und in Frankreich.

(33) Die Existenz privilegierter Beziehungen zwischen den Muttergesellschaften und ihrer gemeinsamen Tochtergesellschaft bringt somit die Gefahr mit sich, die übrigen Operateure des kombinierten Verkehrs in eine für den Erwerb unerläßlicher Eisenbahnleistungen nachteilige Wettbewerbssituation zu bringen.

(34) Ferner kontrollieren die Vertragsparteien den größten Teil der Spezialwagen, die für die Erbringung der betreffenden Leistungen durch den Tunnel unerläßlich sind, während die unabhängigen Operateure allein ähnliche Investitionen nicht verkraften könnten.

(35) Außerdem muß die zwischen Eurotunnel und BR/SNCF unterzeichnete Nutzungsvereinbarung berücksichtigt werden. Auch wenn gemäß Gemeinschaftsrecht BR und SNCF nicht die Gesamtheit der für die internationalen Züge verfügbaren Fahrplantrassen nutzen können dürften, so werden sie im vorliegenden Fall doch über einen bedeutenden Teil dieser Trassen verfügen, um internationale Züge zu betreiben und ihren Verpflichtungen gegenüber Eurotunnel nachzukommen.

(36) Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Macht der Gründungsunternehmen könnte die Gründung von ACI den Zugang zum Markt der Operateure im kombinierten Eisenbahnverkehr behindern, die mit ACI konkurrieren könnten.

b) *Verstärkung der Einschränkungen infolge der Präsenz von Gemeinschaftsunternehmensnetzen*

(37) Ganz allgemein können Netze von Gemeinschaftsunternehmen den Wettbewerb in besonderer Art und Weise einschränken, weil sie die Wirkung einzelner gemeinsamer Unternehmen auf die Handelspolitik der Gründer sowie auf die Position Dritter auf dem Markt verstärken.

Deshalb vervielfacht die Gründung jedes neuen Gemeinschaftsunternehmens die Verbindungen zwischen den Gründern jeweils derart, daß der noch zwischen ihnen bestehende Wettbewerb weiter geschwächt wird. Dies ist der Fall, wenn die Gründer mehrere Gemeinschaftsunternehmen für ergänzende oder nicht ergänzende Dienstleistungen gründen.

(38) Die Kommission ist der Ansicht, daß dies in der vorliegenden Sache zutrifft. BR und SNCF sind in unterschiedlichem Maße an einem Netz von Gemeinschaftsunternehmen für den Betrieb von Dienstleistungen im Güterverkehr, insbesondere im kombinierten Verkehr, sowie im Reiseverkehr beteiligt.

(39) Im Bereich des kombinierten Verkehrs sind BR und SNCF zusammen mit weiteren Eisenbahnunternehmen am Kapital von IC beteiligt. Im Hinblick auf den Verkehr über den Kanaltunnel nehmen die beiden Unternehmen auch an der Gründung von European Night Services Ltd für den Reiseverkehr teil, und BR ist an der Gründung von Autocare Europe für die Eisenbahnbeförderung von Kraftfahrzeugen beteiligt.

(40) Die Gründung von ACI reiht sich in dieses Netz von Gemeinschaftsunternehmen ein und beschränkt den Wettbewerb zwischen den Parteien weiter, die aufgrund ihrer gemeinsam für diese Vorhaben realisierten Investitionen wenig bereit sein dürften, auf den betreffenden oder anderen Märkten miteinander in Wettbewerb zu treten.

(41) Dieser Netzeffekt wird insbesondere dadurch verstärkt, daß die Gemeinschaftsunternehmen beabsichtigen, Dienstleistungen über den Kanaltunnel zu erbringen, in dem BR und SNCF gemeinsam über einen sehr großen Teil der für die internationalen Züge verfügbaren Fahrplantrassen verfügen.

[1] ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

(42) Aus den in den Randnummern 29 bis 42 genannten Fakten ergibt sich infolgedessen, daß die Vereinbarungen im Zusammenhang mit ACI eine Einschränkung des Wettbewerbs unter Verletzung von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag bezwecken und bewirken.

D. Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(43) ACI befaßt sich mit dem Betrieb von Verkehrsleistungen zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent. Diese Vereinbarung beeinträchtigt somit den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags.

E. Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68

(44) Wie aus dem Wortlaut dieses Artikels hervorgeht, findet er auf Vereinbarungen Anwendung, die ausschließlich

— die Anwendung technischer Verbesserungen oder

— die technische Zusammenarbeit

bezwecken und bewirken, wobei die Unternehmen zur Erreichung dieser Ziele über die in Artikel 3 Buchstaben a) bis g) aufgeführten Mittel verfügen.

(45) Aus der von den betreffenden Unternehmen vorgelegten Anmeldung geht hervor, daß der Hauptzweck des Gemeinschaftsunternehmens in der Vermarktung von kombinierten Verkehrsdienstleistungen und Nebenleistungen zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent besteht.

(46) Auf kommerzieller Ebene verfolgt das Gemeinschaftsunternehmen drei Ziele:

— Nutzung der durch die Öffnung des Kanaltunnels für die Beförderung containerisierter Güter geschaffenen kommerziellen Möglichkeiten,

— für BR und SNCF die Möglichkeit der Nutzung internationaler Züge durch den Kanaltunnel gemäß ihren Verpflichtungen aufgrund ihres mit Eurotunnel geschlossenen Übereinkommens,

— Aufteilung der finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb regelmäßiger Züge ab der Öffnung des Tunnels.

(47) Infolgedessen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die ACI-Vereinbarung nicht allein die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezweckt und bewirkt und daß die Voraussetzungen des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 nicht erfüllt sind.

F. Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68

a) *Förderung des wirtschaftlichen Fortschritts*

(48) Die Öffnung des Kanaltunnels bietet den Eisenbahnunternehmen und den Operateuren im kombinierten Verkehr neue Möglichkeiten.

In diesem Rahmen läßt sich die Gründung von ACI als Maßnahme analysieren, die zur Nutzung dieser Möglichkeiten durch die Öffnung neuer Verkehrsdienstleistungen bestimmt ist.

(49) Die Sammlungsfunktion von ACI ist vor allem ein bedeutender Faktor für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs.

(50) Obwohl die Ersetzbarkeit der verschiedenen Verkehrsarten nicht völlig feststeht, können die von ACI gebotenen Dienstleistungen unter bestimmten Umständen geeignet sein, den Wettbewerb gegenüber dem Seeverkehr zu verstärken.

(51) Die Gründung von ACI ist somit geeignet, den wirtschaftlichen Fortschritt zu fördern.

b) *Vorteile für die Nutzer*

(52) Die Nutzer ziehen aus der Einführung von Dienstleistungen durch ACI, die zuvor nicht bestanden, direkte Vorteile.

c) *Unerläßlichkeit der Wettbewerbseinschränkungen*

(53) Es ist darauf hinzuweisen, daß sich unter den Muttergesellschaften IC befindet, ein bedeutender Operateur im kombinierten Verkehr, der auf europäischer Ebene seit vielen Jahren Dienstleistungen erbringt und somit in der Lage sein könnte, allein neue Dienstleistungen zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent zu erbringen.

(54) Im übrigen haben BR und SNCF gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG die Möglichkeit, allein im Bereich der internationalen Dienstleistungen im kombinierten Verkehr tätig zu sein.

(55) Allerdings müssen die Besonderheiten dieses Falls berücksichtigt werden, insbesondere die Tatsache, daß es sich um eine völlig neue Leistung handelt, deren Effizienz die unmittelbare Inbetriebnahme von Zügen erforderlich macht, die regelmäßig mehrere Strecken bedienen, was bedeutende finanzielle Risiken mit sich bringt, die ein Unternehmen allein nicht tragen kann.

(56) Die gemeinsame Nutzung des Know-how und der materiellen und personellen Ressourcen der betreffenden drei Unternehmen eröffnet im übrigen beste Aussichten für die Einführung regelmäßiger Dienstleistungen ab Öffnung des Tunnels.

(57) Es ist jedoch angebracht, daß die Kommission Bedingungen stellt, um die Wettbewerbseinschränkungen soweit wie möglich zu beschränken und insbesondere die Präsenz konkurrierender Operateure von ACI im kombinierten Verkehr zu garantieren.

(58) Die Kommission ist unter diesen Voraussetzungen der Auffassung, daß die aus der ACI-Gründung resultierenden Wettbewerbseinschränkungen zumindest während einer Übergangszeit und unter Berücksichtigung der spezifischen Situation des betreffenden Marktes notwendig sind.

d) *Keine Ausschaltung des Wettbewerbs*

(59) Es gibt bereits andere Verkehrsunternehmer als ACI und IC in Europa, die dieselben Dienstleistungen anbieten können. Deshalb schaltet die Gründung von ACI den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil des betreffenden Marktes nicht aus.

G. Modalitäten der Freistellung

(60) Nach Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 ist in der Freistellungsentscheidung anzugeben, für welchen Zeitraum sie gilt; außerdem kann die Entscheidung mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

(61) Die Operateure im kombinierten Verkehr sind im allgemeinen der Auffassung, daß ein Zeitraum von fünf Jahren erforderlich ist, um neue Dienstleistungen einzuführen und ihre Rentabilität zu gewährleisten.

(62) Ein solcher Zeitraum scheint auch erforderlich, um den Transfer des Know-how von den Muttergesellschaften, insbesondere von IC, auf die gemeinsame Tochtergesellschaft zu gewährleisten.

(63) Schließlich muß berücksichtigt werden, daß sich die Bedingungen für das Funktionieren des Marktes in den nächsten Jahren grundlegend ändern können und es deshalb unmöglich ist, sicher vorherzusehen, wie die Wettbewerbslage nach fünf Jahren aussehen wird.

(64) Die Kommission ist deshalb der Auffassung, daß die Dauer der Freistellung auf fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Öffnung des Kanaltunnels für Güterzüge festgesetzt werden kann.

(65) Die Gewährung dieser Freistellung muß jedoch an bestimmte Bedingungen geknüpft werden, um größere Wettbewerbseinschränkungen als erforderlich zu vermeiden.

(66) Dazu ist zunächst notwendig, daß die Verlader und andere Operateure im kombinierten Verkehr bei BR und SNCF dieselben unerläßlichen Eisenbahndienste erwerben können, die diese an ACI liefern.

(67) Außerdem ist es angebracht, daß BR und FME sich einverstanden erklären, jedem Operateur oder Verlader ihre Spezialwagen, die während eines Zeitraums von mindestens sechs Monaten nicht verwendet wurden, im Rahmen von Verträgen über mindestens sechs Monate zu vermieten, damit letztere im Wettbewerb zu ACI Dienstleistungen durch den Tunnel erbringen können. In diesem Rahmen dürfen Anfragen von Tochterunternehmen oder verbundenen Unternehmen nicht vorrangig bearbeitet werden.

(68) Aufgrund der Spezialisierung der Wagen kann allerdings für das Erbringen von Dienstleistungen durch den Tunnel eine Priorität eingeräumt werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 und Artikel 53 Absatz 3 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum werden die Bestimmungen des Artikels 85 Absatz 1 EG-Vertrag und des Artikels 53 Absatz 1 EWR-Abkommen für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Öffnung des Tunnels unter dem Ärmelkanal für den Eisenbahngüterverkehr auf die Vereinbarungen zwischen British Railways Board, Société Nationale des Chemins de Fer Français und Intercontainer im Zusammenhang mit der Allied Continental Intermodal Services Ltd für nicht anwendbar erklärt.

Artikel 2

Die Freistellung nach Artikel 1 wird mit folgenden Auflagen verbunden:

a) Die Eisenbahnunternehmen, die Vertragsparteien der ACI-Vereinbarung sind, haben jedem Verlader oder Operateur im kombinierten Verkehr auf nichtdiskriminierender Grundlage dieselben Eisenbahndienste zu liefern, die sie ihrer Tochtergesellschaft ACI liefern.

b) BR und FME haben jedem Operateur oder Verlader die Spezialwagen im Rahmen von Verträgen über mindestens sechs Monate zu vermieten, über die sie für die Beförderung von Behältern durch den Kanaltunnel verfügen und die während eines Zeitraums von mindestens sechs Monaten nicht benutzt wurden. Die Vertragsparteien dürfen Tochtergesellschaften oder verbundenen Unternehmen keine Priorität einräumen, können aber den Unternehmen Vorrang gewähren, die Dienstleistungen über den Kanaltunnel erbringen.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an folgende Unternehmen gerichtet :

British Railways Board,
Euston House,
24 Eversholt Street,
GB-London NW1 1DZ ;

SNCF,
Rue Saint Lazare, 88,
F-75009 Paris ;

Intercontainer,
Rue de France, 85,
B-1070 Bruxelles.

Brüssel, den 27. Juli 1994

Für die Kommission
Karel VAN MIERT
Mitglied der Kommission